

RFI S.p.A.

pagamento in data 24 giugno 2013.

Successivamente, nel settembre 2013, è stato avviato un tentativo di composizione transattiva del complessivo contenzioso in essere con il Consorzio Iricav Uno - avente ad oggetto, tra l'altro, il Lodo definitivo del 15 giugno 2012, il precedente Lodo parziale del 19 maggio 2010 ed i rispettivi giudizi di impugnazione - che è stato formalizzato con Atto Transattivo RFI - Iricav Uno/Fintecna in data 20-23 dicembre 2013, ratificato dal CdA di Fintecna il 27 gennaio 2014.

Con tale Atto Transattivo sono stati definiti transattivamente i giudizi pendenti e tutti i contenziosi e /o contestazioni e/o controversie insorte e/o insorgende attraverso la definizione di un importo fisso, immodificabile e onnicomprensivo, non soggetto a rivalutazione ed interessi, nonché le controversie dedotte nella Nuova Domanda di Arbitrato, notificata dal Consorzio Iricav Uno nel novembre 2012.

A seguito della ratifica dell'Atto Transattivo da parte del CdA di Fintecna, il Consorzio Iricav Uno, in esecuzione di quanto pattuito nell'Atto Transattivo, in data 11 febbraio 2014 ha notificato a RFI, all'arbitro nominato dal medesimo Consorzio ed al Presidente del Consiglio di Stato (nella sua qualità di terzo designante l'arbitro della parte che non vi abbia provveduto) Atto di rinuncia alla Nuova Domanda di Arbitrato. Il 26 febbraio 2014 è stato effettuato il pagamento a definizione della transazione.

Verona - Padova e Terzo Valico dei Giovi

Tratta Verona-Padova

In merito al procedimento arbitrale avviato nel 2007 dal Consorzio IRICAV DUE nei confronti della ex TAV e al relativo lodo definitivo, che accogliendo le tesi di RFI in relazione alle più rilevanti richieste risarcitorie avanzate dal GC ha disposto a carico della Società il pagamento dell'importo di 11,2 milioni di euro comprensivo di interessi legali, si rinvia a quanto ampiamente descritto nei bilanci precedenti.

Poiché né RFI né il Consorzio Iricav Due hanno impugnato il Lodo entro il previsto termine di legge, il Lodo è passato in giudicato.

Terzo Valico dei Giovi

In merito alle richieste avanzate al Collegio Arbitrale dal Consorzio COCIV relativamente alle attività progettuali pregresse espletate dal Consorzio, si segnala che, in data 20 e 21 giugno 2013 il Collegio Arbitrale ha emesso il Lodo - non notificato a RFI da COCIV - con cui ha accertato e dichiarato che per le attività progettuali oggetto di causa spetta al Consorzio COCIV l'importo complessivo di 91,1 milioni di euro da maggiorarsi applicando alle singole componenti di tale importo l'indice ISTAT FOI dalle date precisate in motivazione fino alla pronuncia del Lodo ed ha conseguentemente condannato RFI al pagamento in favore del Consorzio stesso del predetto importo - al netto dell'importo di 80,0 milioni di euro (importo a suo tempo erogato a COCIV a titolo di anticipazione contrattuale in forza della Convenzione del 1991), da maggiorarsi applicando l'indice ISTAT FOI dal 6 dicembre 2000 alla data di pronuncia del Lodo.

Ai sensi di quanto previsto dall'Atto Integrativo RFI-COCIV dell'11 novembre 2011, nel mese di luglio 2013 RFI ha dato esecuzione al Lodo con il pagamento in favore del Consorzio COCIV dell'importo di 4,6 milioni di euro oltre IVA.



Altre Indagini

Con riferimento alle Deliberazioni dell'AVCP n. 80 del 14 settembre 2011, non si registrano da parte della stessa Autorità evoluzioni rilevanti rispetto a quanto già esposto nei Bilanci precedenti a cui si fa rinvio.

Sconto K2 ex DM. 44T/2000 – Ricorso al Consiglio di Stato

Rispetto a quanto indicato nel Bilancio 2012, a cui si fa rinvio per maggiori dettagli, si informa che il Consiglio di Stato - pronunciandosi in merito agli appelli promossi da RFI e dall'URSF avverso le sentenze del TAR del Lazio del 13 aprile 2012 - ha confermato, con le sentenze nn. 1107, 1108, 1109 e 1110 del 22 febbraio 2013, l'annullamento del Decreto Ministeriale n. 92/T del 11 luglio 2007 (adottato dal Ministro dei Trasporti pro tempore) e del conseguente provvedimento dell'URSF n. 300 del 15 ottobre 2007.

Il Consiglio di Stato ha anche rilevato che "essendo già stata resa al riguardo una pronuncia da parte dell'URSF impugnata da RFI innanzi al giudice di primo grado sub RGN 4775/2007 (giudizio pendente innanzi al TAR del Lazio), ogni conflitto tra le parti nella materia qui trattata dovrà essere ivi deciso dal giudice medesimo [...]".

Per completezza, si aggiunga che innanzi al TAR Lazio è pendente anche il giudizio avente R.G. n. 2792/2006, con cui RFI ha impugnato l'originaria decisione dell'URSF n. 18 del 20 gennaio 2006.

Con riferimento alle Sentenze del Consiglio di Stato del 22 febbraio 2013, alcune Imprese Ferroviarie, in data 22 luglio 2013 hanno notificato a RFI unitamente al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ricorso per ottemperanza alla Sentenza del Consiglio di Stato n. 1110/2013.

Con il suddetto ricorso, le Imprese Ferroviarie ricorrenti hanno chiesto al Consiglio di Stato di accertare l'inottemperanza di RFI, del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dell'Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari alla sopra richiamata sentenza n. 1110, di ordinare l'esecuzione della stessa entro un termine prefissato, di fissare la somma dovuta per l'eventuale ritardo e di nominare un commissario *ad acta* che provveda in via sostitutiva in caso di perdurante inadempimento dei soggetti indicati.

Si sono costituiti in giudizio RFI, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti tramite l'Avvocatura di Stato ed anche Trenitalia.

Con sentenza n. 1345 del Consiglio di Stato, depositata il 19 marzo 2014, notificata a RFI il 10 aprile 2014, è stato accolto il ricorso proposto dalle imprese ferroviarie⁷ disponendo che RFI, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e l'Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari - URSF (oggi l'Autorità di Regolazione dei Trasporti per effetto del subentro di quest'ultima nelle funzioni dell'URSF) diano - entro il termine di 60 giorni dalla notifica della sentenza e con l'adozione degli atti necessari - integrale esecuzione al giudicato formatosi sulla sentenza del Consiglio di Stato, n. 1110 del 22 febbraio 2013.

Il Consiglio di Stato ha disposto, altresì, che in caso di ulteriore inadempimento, scaduto il predetto termine di sessanta giorni e su richiesta delle parti ricorrenti, provveda alle necessarie incombenze il commissario *ad acta*,

⁷ Con detto ricorso veniva, tra l'altro, richiesto al Consiglio di Stato di ordinare alle controparti tutte l'integrale esecuzione della sentenza n. 1110/13 entro un termine prefissato mediante "il celere riconoscimento alle ricorrenti degli importi economici equivalenti all'applicazione del K2 previsto e regolato dal DM44T".

RFI S.p.A.

già individuato nella stessa sentenza nella persona del segretario generale dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, "con facoltà di sub delega a un dirigente del proprio ufficio, con espressa facoltà di procedere all'eventuale annullamento in autotutela dei provvedimenti emessi dopo la ricezione della richiesta di provvedere".

Per quanto sopra è in fase di attivazione il tavolo tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ed RFI affinché, congiuntamente, siano poste in essere - entro i termini indicati dalla citata sentenza - le opportune valutazioni corredate dei necessari approfondimenti anche in relazione alla determinazione dell'importo da riconoscere alle Imprese Ferroviarie avendo a riferimento il contesto regolatorio degli anni in cui è maturato il diritto allo sconto ed i conseguenti atti funzionali ad ottemperare al giudicato.

Nelle more dell'avvio del citato tavolo congiunto ed in considerazione della corrispondenza intercorsa con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, tenuto conto della pluralità dei soggetti terzi che saranno coinvolti nel processo di quantificazione sopra descritto, non sono stati iscritti nel presente Bilancio societario, in applicazione dei principi contabili IAS/IFRS, né i costi ed oneri verso le IF, né i corrispondenti ed eventuali ricavi da ricevere da parte dello Stato, in ragione dell'arbitrarietà che comporterebbe qualsiasi valutazione e del conseguente rischio di indicare importi di determinazione aleatoria e che sarebbero soggetti ad elevata variabilità.

Si ricorda che negli anni dal 2001 al 2005, in cui lo sconto è stato applicato dallo Stato alle Imprese Ferroviarie per il tramite del Gestore dell'Infrastruttura secondo i criteri allora vigenti, l'importo ha trovato copertura nell'ambito del relativo Contratto di Programma vigente tra RFI ed il MIT.

Procedimento AGCM A389 (locomotori noleggiati) – Ricorso al Consiglio di Stato

Rispetto a quanto riportato nel Bilancio 2012 a cui si fa rimando per maggiori dettagli, non si registrano evoluzioni processuali.

Procedimento A436 – Arenaways S.p.A./RFI – FS

Rispetto a quanto riferito nella precedente Relazione al Bilancio 2012, a cui si fa rinvio per maggiori dettagli, si rammenta che, in data 25 luglio 2012, l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato con provvedimento n. 23770 ha deliberato che Ferrovie dello Stato Italiane, attraverso le società controllate RFI e Trenitalia, ha messo in atto una complessa e unitaria strategia finalizzata a ostacolare e di fatto impedire, l'ingresso della società Arenaways sul mercato del trasporto ferroviario passeggeri. Per completezza, si rammenta che - in ottemperanza a quanto disposto nel provvedimento AGCM - RFI ha provveduto al pagamento della sanzione irrogata (di importo pari a 0,1 milioni di euro) nei termini prescritti.

Nel corso del mese di novembre 2012, RFI - così come FSI S.p.A. e Trenitalia - hanno impugnato il provvedimento finale dell'Autorità Garante e in data 8 maggio 2013 si è tenuta l'udienza di merito innanzi al TER del Lazio.

In data 27 marzo 2014 è intervenuta la sentenza del TAR Lazio che, in accoglimento del ricorso presentato da RFI unitamente alle altre società del Gruppo FSI coinvolte, ha disposto l'annullamento del provvedimento AGCM n. 23770 del 25 luglio 2012. Tale sentenza è provvisoriamente esecutiva salva la possibilità dell'AGCM di richiedere la "sospensiva" congiuntamente alla proposizione dell'eventuale appello innanzi al Consiglio di Stato.



Roma Tiburtina – Deliberazione dell’Autorità per la Vigilanza sui Contratti Pubblici di Lavori, Servizi e Forniture n. 7/2013 - Ricorso al TAR

Con delibera del 13 febbraio 2012, RFI ha aggiudicato la gara europea per l’affidamento della concessione per lo “sfruttamento economico del complesso immobiliare di Roma Tiburtina, con gestione funzionale dello stesso mediante affidamento a imprese terze dei servizi di conduzione e manutenzione”, a Grandi Stazioni SpA.

Con nota del 13 luglio 2012, l’AVCP ha richiesto a RFI, con riferimento all’aggiudicazione della concessione, di fornire, “una relazione illustrativa corredata dalla necessaria documentazione comprendente la delibera a contrarre, il bando, il disciplinare ed il capitolato di gara, la delibera di aggiudicazione e il contratto, nonché eventuale ulteriore documentazione ritenuta utile”.

In data 24 ottobre 2012, l’Autorità ha concluso l’istruttoria formulando una serie di rilievi sulle modalità di svolgimento della gara e assegnando a RFI un termine per la presentazione delle controdeduzioni: le stesse sono state inviate da RFI all’Autorità in data 7 dicembre 2012.

In data 16 aprile 2013 l’Autorità ha deliberato il provvedimento finale, rilevando tra l’altro la presunta violazione dei principi di libera concorrenza, parità di trattamento, trasparenza, proporzionalità e pubblicità.

Con nota del 15 maggio 2013, RFI ha illustrato all’Autorità l’insussistenza dei presupposti per l’adozione di provvedimenti in autotutela, impugnando innanzi al TAR Lazio il provvedimento dell’AVCP con ricorso notificato il 16 maggio 2013. Si è in attesa della fissazione dell’udienza.

Procedimento A443 – NTV S.p.A./Gruppo FS Italiane

In data 28 maggio 2013 l’Autorità della Concorrenza e del Mercato (AGCM) ha notificato nei confronti di RFI - nonché Ferrovie dello Stato Italiane, Trenitalia, Grandi Stazioni, Cento Stazioni e FS Sistemi Urbani un provvedimento di avvio dell’istruttoria, ai sensi dell’art. 14 della legge n. 287/90, per accertare l’esistenza di una violazione dell’articolo 102 del TFUE.

L’avvio di istruttoria è stato adottato a seguito delle segnalazioni inviate dalla società NTV tra il 2012 e il maggio 2013 ed è finalizzato a verificare se il Gruppo FS - per il tramite delle controllate RFI, Trenitalia, Grandi Stazioni, Cento Stazioni e FS Sistemi Urbani- abbia abusato della propria posizione dominante nei mercati dell’accesso all’infrastruttura ferroviaria nazionale, della gestione degli spazi pubblicitari all’interno delle principali stazioni italiane e nel mercato dei servizi di trasporto ferroviario passeggeri ad alta velocità.

Per completezza preme rilevare che i fatti denunciati da NTV - dai quali discende l’avvio dell’istruttoria AGCM in questione - formano altresì oggetto di sette procedimenti istruttori avviati dall’URSF a seguito di altrettanti ricorsi presentati dalla stessa NTV. Il termine di chiusura dell’istruttoria è fissato al 12 luglio 2014.

Con riferimento allo stato dell’istruttoria, si rappresenta che RFI ha formulato, unitamente alle altre società del Gruppo FS coinvolte nel procedimento istruttorio in questione (ad eccezione di FS Sistemi Urbani), un set di impegni che sono stati oggetto di presentazione all’Autorità in due fasi successive.

In esito al *market test* conclusosi il 23 novembre 2013 - sono pervenute osservazioni agli impegni, presentati dalle società del Gruppo FS e pubblicati sul sito dall’AGCM in data 24 ottobre 2013, da parte dei seguenti soggetti: le associazioni consumatori Codacons, Assoutenti, Movimento Consumatori e le imprese ferroviarie NTV e Società Viaggiatori Italia.

RFI S.p.A.

In data 23 dicembre 2013 RFI ha provveduto a depositare una memoria di replica alle osservazioni formulate in sede di *market test*, contenente altresì alcune minime integrazioni al *set* di impegni già presentato, segnatamente alcune modifiche alla procedura di allocazione degli spazi in stazione e l'impegno a rinunciare alla riscossione di una somma pari ad 1 milione di euro quale importo riconducibile a penali dovute da NTV, per mancata effettuazione di tracce contrattualizzate per corse prova nel periodo antecedente all'avvio del servizio commerciale.

In data 12 marzo 2014 è stato pubblicato il provvedimento conclusivo del procedimento A443 con cui l'AGCM ha accettato gli impegni presentati da RFI, rendendoli obbligatori e chiudendo così l'istruttoria senza accertare l'infrazione nei confronti di tutte le società del Gruppo FS coinvolte.

Con specifico riferimento alle contestazioni mosse nei confronti di RFI, ed ai corrispondenti impegni da quest'ultima presentati, si riporta in sintesi quanto affermato dall'AGCM nel provvedimento di chiusura:

- a) in merito alla "compressione dei margini" viene riconosciuta l'idoneità dell'impegno presentato da RFI di ridurre il pedaggio nella misura del 15%;
- b) in merito alla "mancata assegnazione" di tracce la condotta assunta da RFI già in corso di procedimento - concessione a NTV di tutte le tracce richieste relativamente all'orario di servizio 2013-2014 - è considerata idonea a risolvere le preoccupazioni concorrenziali;
- c) in merito alle presunte "discriminazioni/ostuzionismi/inefficienze nelle stazioni" viene riconosciuta l'idoneità dei seguenti impegni presentati da RFI:
 - predisposizione della segnaletica orizzontale (di natura generica) unitamente alla segnaletica verticale (con maggior grado di dettaglio) al fine di consentire l'individuazione degli specifici servizi erogati dalle singole Imprese Ferroviarie;
 - realizzazione della c.d. informazione dinamica presso stazioni Milano Porta Garibaldi e Napoli C.le;
 - predeterminazione delle aree da assegnare alle Imprese Ferroviarie per la collocazione di desk mobili/biglietterie self service e definizione di una procedura certa e snella per il rilascio delle stesse.
- d) in merito alla "misura compensatoria" la rinuncia di RFI alla riscossione di una somma pari ad € 1.000.000 (dovuta da NTV a titolo di penali per mancata utilizzazione di tracce contrattualizzate per "corse prova" nel periodo antecedente all'attivazione del servizio commerciale) concretizza, ad avviso dell'AGCM, l'elemento ripristinatorio di cui NTV aveva lamentato l'assenza in sede di *market test*.

Procedimenti istruttori URSF a seguito dei ricorsi NTV ex art. 37 del D.Lgs. 188/03

In data 15 febbraio 2013 l'URSF ha comunicato a RFI l'avvio di sei procedimenti istruttori, avviati a seguito di altrettanti ricorsi promossi dall'impresa ferroviaria NTV ex art. 37, comma 3, del D.Lgs. 188/2003, aventi ad oggetto le seguenti tematiche:

- "Servizi di informazione al pubblico concernente ritardi dei treni e cause di ritardo sulle linee AV/AC" [procedimento URSF prot. 133/5];
- "Comportamento inerte di RFI nell'attuazione di adempimenti vari" (informazione al pubblico e visibilità di



NTV negli atri delle stazioni del network utilizzato da NTV; collocazione di biglietterie *self-service*, segnaletica fissa di orientamento per i viaggiatori; monitor indicatori di carrozza; attivazione dei servizi pubblici e commerciali presso la stazione Roma Tiburtina) [procedimento URSF n. 134/5];

- "Comportamento inerte di RFI nell'attuazione di interventi infrastrutturali richiesti da NTV" (interventi nelle stazioni di Salerno, Napoli C.le; Roma Ostiense, Roma Tiburtina, Milano Porta Garibaldi, Torino Lingotto Milano Rogoredo Bologna AV e quelli eseguiti in coerenza con l'atto integrativo dell'Accordo Quadro del febbraio 2010) [procedimento URSF n. 135/5];
- "Mancata assegnazione di tracce in uscita dal nodo di Roma verso Nord nella fascia oraria tra le ore 7 e le ore 8" [procedimento URSF n. 136/5];
- "Tardiva comunicazione del rinvio attivazione della stazione AV di Bologna" [procedimento URSF n. 137/5];
- "Rideterminazioni delle penali per mancata contrattualizzazione delle tracce" [procedimento URSF n. 138/5].

Un ulteriore ricorso promosso da NTV in merito ad un presunto diniego di accesso all'impianto di manutenzione di Milano San Rocco è stato invece fin da subito archiviato dall'URSF con provvedimento prot. 148/5 del 20 febbraio 2013.

I sei procedimenti istruttori sopra menzionati si sono ad oggi tutti conclusi. Di seguito si riporta sinteticamente l'epilogo di ciascuno di essi.

Con riferimento al procedimento URSF n. 133/5 si fa presente che il 5 novembre 2013 è intervenuta la Decisione prot. 885/5 con cui l'URSF - riconoscendo l'assenza di un disegno discriminatorio da parte del gestore e tenendo conto delle iniziative dallo stesso intraprese nella riorganizzazione del proprio servizio di annunci - non ha applicato alcuna sanzione a carico di RFI, prescrivendogli tuttavia di completare la revisione del Manuale Annunci Sonori (MAS) entro e non oltre il prossimo cambio orario previsto per il 15 dicembre 2013.

Per quanto riguarda il procedimento URSF n. 134/5 la Decisione URSF prot. 890/5/ del 5 novembre 2013 -pur riconoscendo la buona fede del gestore e l'assenza di una strategia escludente ai danni di NTV- ha irrogato a RFI una sanzione pari a 50 mila euro, impartendo inoltre le seguenti prescrizioni: i) con riferimento alle biglietterie *self service/desk* mobili e *totem* informativi di emanare entro il prossimo cambio orario uno specifico regolamento volto a disciplinare l'assegnazione degli spazi pertinenti; ii) per quanto concerne i *monitor* posizione carrozza di aggiornare ed implementare il relativo *software*; iii) per quanto riguarda la segnaletica di stazione di modificare il "Progetto di variante del sistema segnaletico" eliminando il principio di informativa anonima e prevedendo invece l'inserimento nella segnaletica di stazione del nome/logo dell'operatore che fornisce specifici servizi. In merito alla prescrizione concernente le biglietterie *self service/desk* mobili e *totem* informativi, per completezza si segnala che il relativo termine di adempimento è stato successivamente prorogato dall'URSF al 22 febbraio 2014.

Con riferimento al procedimento URSF n. 135/5 si segnala che il 21 maggio 2013 è intervenuta la Decisione URSF prot. 400/5 che ha disposto il "rigetto" delle contestazioni avanzate da NTV con conseguente archiviazione del ricorso stesso.

Analoghe pronunce di "rigetto delle contestazioni avanzate da NTV con conseguente archiviazione del ricorso stesso" sono state emesse riguardo il procedimento URSF n. 137/5 con la Decisione URSF prot. 528/5 del 24

RFI S.p.A.

giugno 2013 e il procedimento URSF n. 138/5 con la Decisione URSF prot. 880/5 del 4 novembre 2013.

Per quanto concerne il procedimento URSF n. 136/5 si segnala che il 22 luglio 2013 è intervenuta la Decisione URSF prot. 625/5 che ha disposto il "rigetto" delle richieste avanzate da NTV, impartendo tuttavia a RFI talune modifiche regolamentari da apportare al PIR nella parte dedicata alla procedura di allocazione della capacità di infrastruttura.

NTV ha provveduto ad impugnare dinanzi al TAR tutte le Decisioni sopra menzionate.

RFI si è costituita in giudizio nei ricorsi riguardanti i procedimenti istruttori prot. 133, 134, 135, 136 e 137 e provvederà a breve a costituirsi anche in relazione al ricorso promosso da NTV avverso la Decisione URSF n. 138 del 4 novembre 2013.

Con riferimento alla questione tracce oggetto del procedimento URSF n. 136/5 si segnala inoltre che NTV - successivamente alla proposizione del ricorso all'URSF e prima della Decisione prot. 625/5 da quest'ultimo resa - ha provveduto anche a presentare ricorso al TAR ex art. 30 c.p.a. notificato a RFI in data 27 febbraio 2013. RFI si è costituita in giudizio in data 24 aprile 2013.

Procedimento AGCM I/763 - Servizi di trasporto marittimo nello stretto di Messina

In data 2 luglio 2013 l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM) ha notificato nei confronti di RFI e Blufferies - nonché delle società Caronte & Tourist, Meridiano Lines, Ustica Lines, Terminal Tremestieri e Consorzio Metromare - un provvedimento di avvio dell'istruttoria, ai sensi dell'art. 14 della legge n. 287/90, per accertare l'esistenza di una violazione dell'articolo 2 della legge n. 287/90 o dell'articolo 101 del TFUE.

L'avvio di istruttoria - adottato a seguito di numerose segnalazioni pervenute nel periodo compreso tra il 2009 e il 2013 in cui si lamenterebbe un progressivo e rilevante aumento delle tariffe praticate dagli operatori che forniscono i vari servizi di trasporto marittimo (mezzi gommati e passeggeri) nello Stretto di Messina - è finalizzato a verificare se le condotte poste in essere dagli "operatori attivi nel mercato del trasporto marittimo di linea passeggeri/mezzi gommati nello Stretto di Messina" - ossia RFI (anche mediante la propria controllata Blufferies), Caronte & Tourist, Meridiano Lines, Ustica Lines (in quanto società controllante del Consorzio Metromare) e Terminal Tremestieri (in quanto impresa comune dei tre operatori Caronte & Tourist, RFI e Meridiano nonché gestore dell'approdo destinato al traffico merci nello Stretto di Messina) - siano suscettibili di configurare un'intesa restrittiva della concorrenza nel mercato in questione.

Con riferimento allo stato dell'istruttoria, si informa che lo scorso 31 gennaio si è tenuta presso l'AGCM l'audizione di RFI.

Il termine di chiusura del procedimento è fissato al 31 ottobre 2014.

Evoluzione del contenzioso fiscale

Nel seguito si riportano gli aggiornamenti intervenuti nel corso del 2013 dei principali contenziosi fiscali.

- Avviso di accertamento n. RCE030201357/2006 del 13 novembre 2006, relativo all'anno d'imposta 2002 notificato dall'Agenzia delle Entrate di Roma 4 (a fronte del Processo Verbale di Constatazione redatto dalla Guardia di Finanza) in materia di IRAP: in data 25 giugno 2013 la sentenza n. 128/21/12, con la quale i giudici



della Commissione Tributaria Regionale hanno respinto l'appello proposto dall'Agenzia delle Entrate, è passata in giudicato.

- Controversia contro il Comune di Siena per ICI relativa alle annualità dal 1998 al 2000: in data 19 aprile 2013, la Suprema Corte di Cassazione ha respinto il ricorso proposto dalla Società. La Società ha provveduto, in data 24 luglio 2013, al pagamento delle somme rimaste soccombenti, cessando la controversia.
- Accertamenti d'ufficio (sei) in materia di canone occupazione aree pubbliche (Cosap), nn. 13 - 14 -15 - 16 - 17 e 18 notificati, in data 24 settembre 2007, dalla Provincia di Genova: la Società ha istaurato il giudizio davanti al Giudice Ordinario (Tribunale di Genova): con sentenze n. 2815/2009, 2833/2009, 2835/2009, 2836/2009, 2837/2009 e 2838/2009 del 29 marzo 2013, il Tribunale di Genova ha accolto i ricorsi presentati dalla Società.
- Avvisi (nove) di liquidazione in materia di imposta di registro, ipotecaria, catastale e bollo, nn. 55875 - 57308 - 57309 - 57310 - 57311 - 97417 - 103955, 103955/sub e 210/16779, notificati dall'Agenzia delle Entrate Ufficio di Messina, in data 27 maggio, 3 giugno, 19 settembre, 2 e 5 ottobre 2009, 12 febbraio 2010: in data 13 maggio 2013, sono state depositate le sentenze, dal n. 242/09/13 al n. 250/09/13, con le quali i giudici della Commissione Tributaria Provinciale di Messina hanno respinto i ricorsi presentati dalla Società. In data 20 dicembre 2013 la Società ha proposto appello avverso le suddette sentenze.
- Avvisi (tre) di accertamento di ufficio e irrogazione delle sanzioni, in materia di imposta comunale sugli immobili (ICI), prot. nn. 653/09 - 654/09 - 655/09 notificati, in data 28 dicembre 2009, dal Comune di Villadassola; in data 19 febbraio 2013 è stata depositata la sentenza n. 16/02/13 con la quale i giudici della Commissione Tributaria Provinciale hanno accolto i ricorsi (riuniti) presentati dalla Società. In data 3 ottobre 2013 è stato notificato l'appello che il Comune di Villadassola ha proposto avverso la suddetta sentenza. La Società ha tempestivamente presentato le proprie controdeduzioni.
- Avvisi (tre) di accertamento e irrogazione delle sanzioni, in materia di imposta comunale sugli immobili (ICI), prot. n. 12002 (anno 2004), 12072 (anno 2005) e 12413 (anno 2006), notificati in data 4 gennaio 2010, 16 febbraio 2011 e 2 gennaio 2012 dal Comune di Avio (TN): in data 20 giugno 2013, è stata depositata la sentenza n. 79/04/13 con la quale i giudici della Commissione Tributaria di 1° Grado di Trento hanno accolto i ricorsi (riuniti) presentati dalla Società.
- Atto di accertamento in materia di tasse di concessioni governative sui telefoni cellulari e radiomobili per l'anno 2007, prot. n. RCE20097200049221, notificato in data 20 marzo 2010 dall'Agenzia delle Entrate - Ufficio di Roma 4: in data 16 aprile 2013 è stato notificato l'appello, che l'Agenzia delle Entrate ha proposto, avverso la sentenza 368/10/12 con la quale il giudice di prime cure aveva accolto il ricorso presentato dalla Società. La Società ha tempestivamente presentato le proprie controdeduzioni. L'udienza di trattazione dell'appello è stata fissata in data 13 maggio 2014.
- Avviso di accertamento in materia di imposta sulla pubblicità, n. 2492/1 notificato in data 10 gennaio 2011, dalla Concessionaria Fiumicino Tributi SpA.: la Società ha provveduto al versamento delle imposte liquidate. Cessa la controversia.
- Avvisi (tre) di accertamento e irrogazione delle sanzioni, in materia di imposta comunale sugli immobili (ICI), per gli anni 2005, 2006 e 2007 notificati, in data 27 marzo e 7 aprile 2011, dal Comune di Bologna: in data 14

RFI S.p.A.

marzo 2013, è stato notificato l'appello, che il Comune di Bologna ha proposto, avverso la sentenza n. 129/10/12, con riferimento all'annualità 2005, con la quale il giudice di prime cure aveva accolto il ricorso presentato dalla Società. La Società ha tempestivamente presentato le proprie controdeduzioni. Con riferimento alle altre annualità (2006 e 2007), in data 12 giugno 2013, si è tenuta l'udienza di trattazione dei ricorsi, e in data 19 agosto 2013 sono state depositate le sentenze nn. 119/11/13 e 120/11/13 con le quali il giudice di prime cure ha accolto i ricorsi presentati dalla Società.

- Avvisi (due) di accertamento in materia di tassa sull'occupazione suolo pubblico (TOSAP), n. 50 e 70 notificati, in data 12 maggio 2011, dalla Società ICA Srl – società concessionaria per l'accertamento del Comune di Novi Ligure (AL): in data 19 gennaio 2013 la sentenza n. 71/01/12, con la quale i giudici della Commissione Tributaria Provinciale di Alessandria hanno accolto i ricorsi – riuniti – presentati dalla Società, è passata in giudicato.
- Avviso di liquidazione in materia di imposta di registro, ipotecaria, catastale e bollo, prot. n. 16254, notificato, in data 19 maggio 2011, dall'Agenzia delle Entrate – Ufficio di Napoli: in data 18 novembre 2013, è stata depositata la sentenza n. 829/30/13 con la quale il giudice di prime cure ha respinto il ricorso presentato dalla Società. La Società sta valutando l'opportunità di proporre, eventuale, tempestivo ricorso in appello avverso la sentenza citata.
- Cartella di pagamento n. 09720110208704383000, ruolo n. 2011/002516, reso esecutivo in data 7/7/2011, notificata in data 10 ottobre 2011, dall'Agenzia delle Entrate, Direzione Provinciale di Messina – Ufficio di Territoriale di Messina: l'Agenzia delle Entrate, in accoglimento delle ragioni della Società ricorrente, ha disposto lo sgravio totale della cartella. In data 13 maggio 2013, è stata depositata la sentenza n. 251/9/13 con la quale i giudici della Commissione Tributaria Provinciale, preso atto dell'annullamento in autotutela dell'Ufficio, hanno dichiarato cessata la materia del contendere e condannato la convenuta al pagamento delle spese di giudizio a favore della ricorrente. Cessa la controversia.
- Sono stati presentati due ricorsi presso la Commissione Tributaria Provinciale competente avverso due avvisi di liquidazione in materia di imposta di registro, ipotecaria e catastale per l'anno 2011, nn. 2324/13 e 9792/13, notificati dall'Agenzia delle Entrate di Messina in data 21 gennaio e 8 marzo 2013.
- E' stato presentato ricorso avverso ad un avviso di liquidazione in materia di imposta di registro, ipotecaria e catastale per l'anno 2011, n. 11/1T/003041/000/P002, notificato dall'Agenzia delle Entrate – Direzione Provinciale di Firenze. Nei termini di legge la Società ha provveduto al versamento delle imposte liquidate.
- E' stato presentato ricorso avverso tre avvisi di liquidazione in materia di imposta di registro, ipotecaria e catastale, per l'anno 2011, nn. 45, 46 e 47, notificati dall'Agenzia delle Entrate – Ufficio di Genova.

FATTORI DI RISCHIO

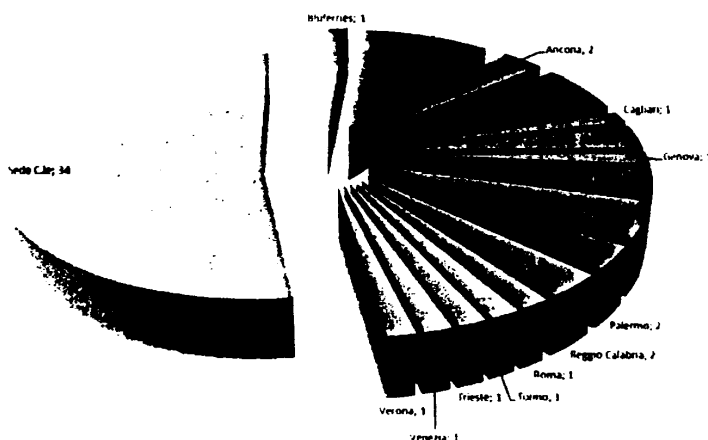
Non si prevedono, alla data di predisposizione della relazione sulla gestione corrente, particolari rischi e incertezze che possano determinare effetti significativi sulla situazione economica, patrimoniale e finanziaria della società, oltre quelli menzionati nelle note esplicative al bilancio 2013, cui si rimanda.



Attività di *Audit* e Progetto di *Risk Management*

Le attività di *audit*, eseguite in attuazione dello specifico piano della Direzione *Audit* che recepisce le indicazioni del Vertice societario e dell'Organismo di Vigilanza della Società, hanno interessato, in diversa misura, i principali macroprocessi della società con particolare riferimento ai processi "gestione amministrativa e fiscale" (n. 6^a attività) e "investimenti" (n. 6 attività).

I principali rischi analizzati nelle attività di *audit* sono stati quelli di conformità (normativa e regolamentazione esterna, disposizioni interne), di informativa operativa gestionale (per la gestione delle attività, finanziaria, budget e reporting), di informativa operativa gestionale (informativa per la gestione delle attività), di integrità (atti illeciti a danno della Società), e operativi (salute e sicurezza dei dipendenti, danni ambientali, efficienza, divario nelle prestazioni e tempi di completamento). La copertura territoriale degli interventi di *audit* svolti nel 2013 è rappresentata nel seguente grafico.



A fronte delle carenze rilevate le strutture interessate hanno attuato, di norma già in corso di *audit*, le necessarie azioni correttive puntuali; sono state altresì pianificate alcune azioni correttive afferenti all'architettura dei controlli. In particolare, nel corso del 2013 sono stati monitorati n. 38 Piani di Azione, di cui n. 18 conclusi, n. 19 in corso di attuazione e n. 1 da ricevere.

Le azioni di miglioramento relative ai Piani esaminati sono n. 193 di cui ad oggi:

- n. 128 attuate (circa il 66%);
- n. 3 non attuata (meno del 2%);
- n. 62 in corso (circa il 32%).

Le azioni più significative intraprese in esito alle attività di *audit* sono avvenute in materia di sicurezza sul lavoro,

^a Sono state svolte n. 4 attività a supporto del Dirigente Preposto per la verifica dell'osservanza delle Procedure Amministrativo Contabili (PAC) in conformità alla L. 262/2005.

RFI S.p.A.

gestione fisica e contabile dei materiali di scorta, approvvigionamento e gestione dei rapporti negoziali, approvvigionamento e gestione degli oli minerali, sviluppo e gestione dei sistemi informativi, gestione del materiale tolto d'opera, e gestione dei mezzi d'opera.

Progetto di Risk Management

Nel corso del 2013, dopo un periodo di sospensione, è stata riattivata l'attività di *Risk Management* tramite l'avvio di un percorso formativo finalizzato all'introduzione della metodologia e del *Framework* di Gruppo e il rilascio dell'applicativo informatico a supporto delle relative attività (Software Gestione Rischi Aziendali – GRA).

Le analisi ottenute dalla mappatura dei principali rischi e controlli sui processi Informatici e di *Audit* hanno evidenziato un quadro d'insieme nel quale i processi sono allineati verso un livello di esposizione al rischio medio-basso e risultano regolati e presidiati da procedure/disposizioni, anche di Gruppo, e da strumenti di controllo operativo giudicati in generale sufficienti e adeguati.

D.Lgs. 231/2001

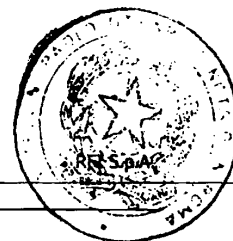
Nel corso del 2013 la Società ha eseguito le attività che, in relazione alle modifiche della normativa ed ai cambiamenti organizzativi intervenuti nella Società, l'Organismo di Vigilanza di RFI ha valutato funzionali all'assolvimento dei compiti di controllo di propria competenza. In particolare, le n. 21 attività di *audit* svolte, pari a circa il 58% degli *audit*, hanno interessato i seguenti processi esposti ai rischi di reato ex D.Lgs. 231/2001:

- gestione e aggiornamento delle tariffe, attività negoziale e gestione contrattuale;
- gestione fisica e contabile dei materiali di scorta;
- gestione delle coperture assicurative e delle pratiche per il risarcimento danni di natura extra-contrattuale;
- sviluppo e gestione dei sistemi informativi di supporto alla circolazione;
- gestione delle deleghe e delle procure;
- gestione degli adempimenti normativi e contrattuali della Direzione Lavori;
- erogazione dei ticket restaurant e gestione dei servizi di ristorazione (mensa o sostitutivi);
- gestione dei mezzi d'opera;
- sicurezza sul lavoro e tutela ambientale.

L'Organismo di Vigilanza ha quasi concluso le attività di aggiornamento del Modello rese necessarie dalle modifiche all'articolazione organizzativa aziendale, nonché al fine di recepire formalmente le disposizioni normative che hanno integrato/modificato il catalogo dei reati presupposto previsti dal D.Lgs. 231/2001.

In particolare il D.Lgs. 109/2012 ha introdotto nel D. Lgs. 231/2001 l'articolo 25-duodecies che ha esteso la responsabilità delle persone giuridiche al reato di impiego di cittadini di paese terzi con soggiorno irregolare, quando lo sfruttamento di manodopera irregolare superi i limiti – in termini di numero di lavoratori, età e condizioni lavorative – stabiliti nel D.Lgs. 286/98 (Testo unico dell'immigrazione).

Inoltre, l'entrata in vigore della legge anticorruzione - L. 6 novembre 2012, n. 190 recante "Disposizioni per la prevenzione e la repressione della corruzione e dell'illegalità nella pubblica amministrazione" - ha ampliato il



catalogo dei reati-presupposto (comma 77 dell'art. 1) per i quali la società risponde in prima persona, se commessi da un suo dipendente a vantaggio della società stessa, con l'introduzione del reato di corruzione tra privati. Premesso che la Società si è già tutelata dall'addebito di responsabilità amministrativa con l'adozione di un modello organizzativo aziendale che prevede un sistema di controllo interno volto alla prevenzione dei reati di corruzione o concussione, è stata svolta una valutazione puntuale in merito alla concreta possibilità di realizzazione in RFI del suddetto reato, in relazione all'assetto organizzativo vigente e all'attività svolta.

Con l'occasione sono state altresì approfondite le possibili ripercussioni sui processi sensibili ai sensi del D.Lgs. 231/2001 delle principali modifiche all'articolazione organizzativa aziendale, intervenute successivamente all'approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione del 31 luglio 2012 dell'ultima revisione del documento rappresentativo del Modello Organizzativo e di Gestione di RFI.

Informativa relativa all'articolo 2497 ter

La Società, nel corso dell'esercizio 2013, non ha assunto decisioni esplicitamente ai sensi dell'art. 2497 ter del Codice Civile, pur avendo assunto rilevanti deliberazioni nello spirito di piena condivisione degli orientamenti dell'Azionista unico Ferrovie dello Stato Italiane SpA.

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Il contesto economico di riferimento che ha informato l'anno 2013 è stato ancora profondamente condizionato dalle conseguenze della crisi finanziaria nonché dallo sforzo nazionale di riequilibrio dei conti pubblici, consentendo solo un lento avvio verso un percorso di uscita dalla recessione, senza mostrare i segnali di una ripresa sufficientemente solida.

L'inflazione è infine scesa significativamente nel 2013 fino all'1,2%, con un rallentamento di circa due punti percentuali rispetto all'anno precedente, principalmente grazie alla flessione dei prezzi dei prodotti energetici.

Le previsioni per l'anno 2014 aggiornate a gennaio 2014⁹ ipotizzano un PIL mondiale in crescita del 3,5% rispetto al 2013 ed evidenziano segnali di stabilizzazione per lo sviluppo economico mondiale. Inversioni di segno della tendenza dei sistemi economici verso la crescita si rilevano, a tinte meno nette, sia per l'Europa nel suo complesso (+2,8%) che per l'Italia (+0,8%) anche se in misura ben più debole rispetto alle aspettative di crescita della locomotiva europea, la Germania, che è attesa viaggiare quasi al +2%.

Tale scenario macroeconomico fortemente discordante, come già rilevato lo scorso anno, rispetto a quello posto a base del piano industriale 2011-2015, nonché altre importanti variabili di scenario sotto sintetizzate, ha portato, nella parte finale dell'anno 2013, alla rielaborazione completa del Piano Industriale su un orizzonte 2014-2017 che il Consiglio di Amministrazione ha approvato il 20 marzo 2014.

Gli elementi del contesto di riferimento in cui il nuovo Piano Industriale matura, oltre a quelli citati relativi al quadro macro economico, sono sintetizzabili ne:

⁹ Fonte PROMETEIA, gennaio 2014

RFI S.p.A.

- ✓ *i rapporti con lo Stato* che risentono della crisi finanziaria. Sono stati già definiti sia un nuovo schema di Contratto di Programma 2012-16 – parte Investimenti che è attualmente in corso di negoziazione con il MIT, sia il nuovo Contratto di Programma 2012-14 – parte Servizi, siglato in data 29/11/2013, in attesa dell’emanazione del Decreto MIT e della registrazione presso la Corte dei Conti per la piena operatività;
- ✓ *un quadro normativo e regolatorio* in evoluzione che ha visto, da un lato, l’evoluzione delle direttive europee sfociate nell’emanazione del c.d. “Recast” e del “quarto pacchetto ferroviario”, dall’altro l’operatività della nuova Autorità di Regolazione dei Trasporti (istituita con Legge n. 27/2012);
- ✓ *una domanda da parte delle imprese* sempre più forte in termini di qualità e puntualità sui servizi regionali e metropolitani e di maggiori volumi per i servizi nei settori AV e merci.

La società si confronterà, nell’orizzonte di Piano, con le variabili di scenario indicate per continuare ad essere una solida realtà industriale italiana e svolgere un ruolo fondamentale per lo sviluppo del mercato ferroviario, in particolare sarà necessaria un’ulteriore evoluzione nella *vision*, nella definizione degli obiettivi, nelle logiche organizzative e la ricerca della massima valorizzazione delle risorse.

Ferma restando l’attenzione ai costi e più in generale all’efficienza produttiva ed alla sostenibilità economica, aspetti che hanno caratterizzato l’azione del Gestore in questi anni, il nuovo Piano 2014-2017 si caratterizza per un approccio strategico ed operativo incentrato sulla capacità di creare valore in ogni settore di business con una forte focalizzazione sulle esigenze del cliente.

Tale indirizzo strategico dovrà tradursi in un nuovo modello di *governance* dell’azienda che consenta una chiara focalizzazione e separazione dei diversi segmenti di attività in termini di gestione, organizzazione ed impiego degli *asset*, distinguendo chiaramente le attività regolate da quelle a mercato.

L’evoluzione della *governance*, da truardare nell’orizzonte di pianificazione, potrà essere compiutamente definita ed attuata a valle di un percorso che vedrà impegnata la Società, nei prossimi mesi, ad individuare le migliori soluzioni in termini di assetto di business, di modelli di controllo e gestionali da rappresentare e negoziare con i competenti *stakeholders*.

I temi strategici su cui focalizzare l’attenzione nei prossimi anni sono di seguito sinteticamente rappresentati:

- ❖ *Revisione modelli di business* in ottica cliente: focalizzazione del business alla luce delle effettive esigenze del mercato e non solo in ragione di logiche di natura tecnico/produttiva; occorre migliorare la capacità di sviluppare servizi in grado di creare valore aggiunto per i clienti, adottando approcci strategici ed organizzativi “*customer centric*”;
- ❖ *Sviluppo del network* tramite azioni mirate sulle esigenze espresse dalle imprese in ciascun segmento di *business* per incrementare la competitività dell’infrastruttura ferroviaria rispetto ai sistemi concorrenti;
- ❖ *Revisione modello di pricing*: maggiore orientamento del *pricing* ai costi ed alla sostenibilità del mercato, focalizzando l’attenzione sul livello di pedaggio applicato dai “sistemi infrastrutturali concorrenti” nei singoli segmenti di mercato, in una logica di competizione intermodale che va riconsiderata analizzando l’intera filiera produttiva dei diversi sistemi di trasporto;
- ❖ *Sicurezza*: sviluppo gli item rilevanti per il conseguimento dei target di sicurezza attesi in coerenza con i *commons safety target* dell’ERA;



- ❖ **Sostenibilità ambientale:** rinnovato impegno in ogni settore di attività per la tutela ambientale e la ricerca di soluzioni per una crescita sostenibile, in particolare con iniziative volte ad una maggiore efficienza energetica aziendale;
- ❖ **Valorizzazione degli asset e nuove iniziative:** esplorare tutte le nuove opportunità di business/servizi in grado di generare valore per l'azienda e per il cliente, sfruttando quelle iniziative che hanno intrinseche capacità di sostenersi (valorizzazione delle stazioni attraverso nuove politiche commerciali tese a migliorarne la resa in termini di valore; tecnologie *cost saving* ecc.).

Chiave, nel futuro più immediato, è l'elaborazione della nuova impostazione dei modelli di business della Società nonché, a valle dei processi di confronto e condivisione con i diversi *stakeholders*, la relativa implementazione, in vista del recepimento obbligatorio da parte degli Stati della Direttiva UE 35/2012 il cui termine ultimo è fissato il 16 giugno 2015. In tal senso sono riferimento i principi dettati dalla Sezione 4 del Capo I della Direttiva "Accesso all'infrastruttura ed ai servizi ferroviari".

Altri aspetti oggetto di rivisitazione connessi alla direttiva citata sono quelli che attengono ai rapporti tra il Gestore dell'Infrastruttura e lo Stato regolati, direttamente e/o indirettamente, mediante i seguenti strumenti:

- Piano Strategico (art. 8, par.1)
- Piano Commerciale (art. 8, par. 3)
- Contratto di Programma (art. 30 e allegato V)
- Registro dei beni (art. 30, par. 7)

In particolare con riferimento all'art. 8 comma 1, la direttiva stabilisce che ogni Stato membro entro il 16 dicembre 2014 deve pubblicare una Strategia di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria diretta a soddisfare le future esigenze di mobilità in termini di manutenzione, rinnovamento e sviluppo dell'infrastruttura, fondate su un finanziamento sostenibile del sistema ferroviario. Tale Piano Strategico deve comprendere un arco temporale di almeno quinquennale ed è soggetto a preventiva consultazione delle parti interessate.

Con riferimento agli elementi di più diretto coinvolgimento ed adempimento da parte della Società si evidenzia che ai sensi dell'art. 8, par. 3, il GI deve adottare un Piano commerciale comprendente i programmi di investimento e di finanziamento.

Il Piano deve tener conto della Strategia di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria ed essere coerente con i finanziamenti previsti dallo Stato nel Contratto di Programma. Inoltre, deve garantire l'uso, la fornitura e lo sviluppo ottimali ed efficienti dell'infrastruttura, nonché l'equilibrio finanziario, indicando i mezzi per conseguire detti obiettivi.

Prima dell'approvazione da parte del GI, i richiedenti *noti e potenziali* (IF, Regioni, ecc.) devono potersi esprimere sul contenuto del piano riguardo le condizioni di accesso e di uso e alla natura, fornitura e sviluppo dell'infrastruttura.

Con riferimento al Contratto di Programma, quale strumento contrattuale atto a disciplinare i rapporti tra Stato e GI in merito ai finanziamenti funzionali ad una gestione efficiente dell'infrastruttura, l'articolo 30 ha introdotto novità rispetto a quanto era previsto dalla Direttiva n. 2001/14/CE in relazione alla durata minima, alla definizione

RFI S.p.A.

di indicatori e criteri di qualità ma anche introducendo incentivi al GI. E' inoltre stato ampliato il concetto in relazione agli ambiti di diffusione dei contenuti contrattuali prima della loro definitiva approvazione e sono state introdotte misure correttive in caso di inadempimento di una delle Parti o circostanze eccezionali che incidono sulla disponibilità dei finanziamenti pubblici (rinegoziazione, risoluzione anticipata).

Entro il 16 giugno 2015 i contratti in vigore al 15 dicembre 2012 devono essere modificati per renderli allineati al *Recast*.

Infine il Registro dei Beni introdotto dall'articolo 30, paragrafo 7, che deve essere redatto ed aggiornato a cura del Gestore in relazione ai beni in proprietà del GI e della cui gestione il GI è responsabile con la finalità di consentire la valutazione del finanziamento necessario per riparare o sostituire i beni nello stesso elencati.

Particolare attenzione deve poi essere dedicata a quei beni che costituiscono l'infrastruttura ferroviaria (di cui all'Allegato I del *Recast*), in quanto per questi ultimi dovranno essere riportate le spese dettagliate per il loro rinnovo ed il potenziamento.

Infine da sottolineare l'importanza delle modifiche introdotte dalla Sezione 2 del Capo IV Canonici per l'utilizzo dell'infrastruttura e dei servizi che conferma da un lato, i principi generali già contenuti nel precedente quadro normativo e introduce, dall'altro, novità rilevanti nell'applicazione di tali principi, quali quelle indicate all'articolo 31 sui "Principi di imposizione dei canoni".

Viene acclarato il principio secondo cui il pedaggio deve remunerare "il costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario" ("*cost that is directly incurred as a result of operating the train service*"), ed è previsto che entro giugno 2015 la Commissione adotti misure che definiscano le modalità di calcolo di tale costo diretto. Il GI può decidere di adeguarsi gradualmente a tali modalità in un periodo non superiore a quattro anni dall'entrata in vigore dell'*Implementing Act* (art.31.3).

Sotto il profilo del quadro normativo e regolamentare sia il processo di recepimento della direttiva 34/2012 sia l'avvio in operatività dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti consentiranno auspicabilmente di superare le criticità connesse, nel settore ferroviario, all'assenza perdurante da oltre un decennio dei decreti attuativi dell'articolo 17 comma 1 e comma 11 del Decreto Legislativo 188/2003 che avrebbero consentito di disporre di un quadro chiaro del sistema delle regole che, rispettivamente, disciplinano il quadro per l'accesso all'infrastruttura, i principi e le procedure per l'assegnazione della capacità, per il calcolo del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura e dei corrispettivi per la fornitura dei servizi, nonché le regole in materia di fornitura e gestione dei servizi di cui all'art. 20 del medesimo D.lgs.

Fino ad oggi tale lacuna è stata forzosamente e parzialmente colmata attraverso l'emissione annuale del Prospetto Informativo della Rete a cura del Gestore dell'Infrastruttura che avviene a valle di un percorso che vede coinvolti sia i soggetti istituzionali (ex Ufficio Regolazione Servizi Ferroviari, la Direzione Generale del Trasporto ferroviario del Ministero delle Infrastrutture dei Trasporti) sia le imprese ferroviarie, che per sua funzione doveva limitarsi a regolare in termini operativi aspetti del processo di assegnazione della capacità e di utilizzo dell'Infrastruttura nel presupposto di un sistema di regole chiaro e definito.

In relazione allo sviluppo del network per segmenti di business le linee di azione si muoveranno:

- > Per la Lunga percorrenza ad incrementare le prestazioni della rete per rendere più competitivo il sistema



della mobilità e della logistica nazionale, con un mix di investimenti "leggeri" a rapido ritorno (tecnologie, velocizzazioni e rimozione dei colli di bottiglia) e investimenti "pesanti"; gli interventi sono mirati all'*upgrading* prestazionale e allo sviluppo della rete AV/AC, alla velocizzazione dei tratti antenna AV ed al potenziamento dei collegamenti ferroviari con i principali aeroporti;

- per il piano del Trasporto Pubblico Locale ad imprimere un forte segno di discontinuità con proposte innovative per il rilancio del settore, puntando a migliorare sensibilmente la qualità dei servizi regionali, con particolare riferimento alle grandi aree metropolitane anche attraverso interventi mirati ad incrementare la capacità dei nodi attraverso l'utilizzo di tecnologie innovative e la risoluzione delle principali interferenze tra flussi sugli impianti "critici", la velocizzazione delle tratte extraurbane, lo sviluppo dei punti di interscambio in area urbana ed il miglioramento dell'accessibilità e dei servizi nelle stazioni.
- Nel settore merci ad implementare azioni mirate al potenziamento dei corridoi ferroviari ed il collegamento con i principali porti, con particolare riguardo ai livelli prestazionali offerti al fine di incrementare la competitività del vettore ferroviario.

In tale contesto è determinante dare continuità agli investimenti in corso approfondendo ogni possibile sforzo nella finalizzazione del nuovo Contratto 2012-2016 in già avanzata fase negoziale con i Ministeri competenti, che consentirà anche la mobilitazione delle risorse che sono state stanziare con i provvedimenti normativi succedutesi nel tempo fino alla Legge di Stabilità 2014.

In tale Contratto dovranno trovare regolazione sia le grandi opere da realizzare con la modalità dei lotti costruttivi determinate per legge nel proseguimento dell'AC/AV Brescia-Verona-Padova e nello sviluppo dell'itinerario Napoli-Bari, sia gli interventi di sviluppo delle aree metropolitane, dei corridoi merci e le velocizzazioni delle direttrici adriatica e Milano - Venezia - Trieste vitali per lo sviluppo della strategia del Piano Industriale.

In termini di programmazione di opere pubbliche si sottolinea l'avvio imminente del prossimo ciclo di Programmazione dei finanziamenti europei 2014 - 2020 sia del Fondo Europeo di Sviluppo Regionale relativo agli interventi nelle Regioni del meridione d'Italia sia della *Connecting Europe Facility* (CEF) concernente gli interventi sulle reti c.d. "Core" e "Comprehensive" rispettivamente con orizzonti di completamento al 2030 e 2050. L'ammontare dei possibili finanziamenti concessi potrà essere conosciuto solo al termine dei rispettivi iter procedurali ed autorizzativi delle richieste che saranno via via presentate nel corso degli anni di programmazione 2014-2020, ma appare del tutto lecito attendersi, in coerenza con i cicli di programmazione passati, il consueto significativo apporto finanziario per lo sviluppo della rete ferroviaria nazionale e transfrontaliera.